

L'Economia d'Italia

LIGURIA

L'Economia

LA SFIDA DELLA LOGISTICA DI TERRA PER AVERE UN PORTO COMPETITIVO

Non basta lo sforzo per accogliere crociere e mega navi
Sui servizi si gioca il confronto con Amsterdam e Amburgo

di ERIKA DELLA CASA

Dire che il porto di Genova (o meglio il Sistema portuale di Genova e Savona) è a una svolta suona come un déjà vu infinito eppure è lì che si trova oggi, all'ennesima svolta. In un momento non proprio felice, interno ed esterno. L'operatività portuale è sempre andata avanti e l'analisi dei dati (ferma a giugno però) registra «tendenze positive», in sostanza si può dire che il porto «ha tenuto» sia sotto l'impatto delle inchieste giudiziarie che delle criticità geopolitiche, dal crollo dei transiti (oltre il 50 per cento) nel canale di Suez per la situazione nel Mar Rosso alla guerra in Ucraina.

«Le grandi flessioni del traffico – spiega Gianluca Croce presidente di Assagenti di Genova – sono in atto in Adriatico, mentre nell'Alto Tirreno la relativa vicinanza con lo stretto di Gibilterra, attraverso il quale transitano

le navi costrette a circumnavigare l'Africa, sta modificando il ruolo di porti come Genova e Savona, sino a ieri regional port al servizio di economie del Nord Ovest e del Centro Europa. Porti che oggi vedono incrementato il *transhipment*, per la distribuzione delle merci nel Mediterraneo orientale».

L'evoluzione

L'Authority oggi ha due commissari, nominati dopo le recenti vicende giudiziarie. Il vice ministro a Infrastrut-

ture e Trasporti, genovese, Edoardo Rixi ha in questi giorni assicurato agli operatori portuali che il nuovo presidente («abbiamo già i nomi») arriverà a gennaio. Sarebbe già l'inizio della svolta perché una governance stabile incentiverebbe decisioni e in-

vestimenti in tutti gli operatori oggi comprensibilmente cauti. Dal punto di vista dei conti, per il bilancio di previsione 2025 Ports of Genoa dichiara interventi di spesa per 731,7 milioni di euro e entrate per 617,8 milioni con un disavanzo di gestione di 113,9 milioni di euro mentre il risultato del bilancio di competenza scrive un saldo positivo di 69,4 milioni.

In questi numeri bisogna leggere l'ingentissimo investimento per la costruzione della nuova diga foranea. L'Authority ha chiesto al Ministero dei trasporti finanziamenti per 773,6 milioni di euro per progetti in esecuzione fra cui la mega diga e il tunnel sub-portuale aggiungendo a quelli già previsti 162 milioni di extra-costi per la diga. Richiesta che ha già sollevato proteste da chi su quest'opera era scettico fin dall'inizio. Ad oggi il costo è salito a 1,4 miliardi di euro.

La road map

I ritardi sulla road map sono stati ridimensionati dal consorzio costruttore che ha dichiarato che verrà comunque rispettata la data di consegna al 2026. Sarebbe la seconda svolta, quella che permetterebbe allo scalo ligure di attrarre le super-container, navi mon-

I numeri

400

metri

La lunghezza delle navi super container che potrebbero essere attratte dal porto

50

per cento

I transiti che sono venuti a mancare con le tensioni nel canale di Suez



Shipping
Gianluca Croce presidente di Assagenti di Genova, l'associazione degli agenti marittimi

Spedizioni

Giampaolo Botta direttore generale di Spediporto, la più grande organizzazione nel settore



stre lunghe oltre 400 metri e larghe 60.

Questo se le previsioni su come si muoveranno le merci, dove, su che rotte e con quali vettori, si riveleranno azzeccate. Il gigantismo navale non accenna a rallentare, i cantieri hanno ordini per mega-navi fino al 2030 e al cargo vanno aggiunte le super navi da crociera (soltanto MSC ne ha ordinate 7 in consegna nel 2028 e Carnival 6 in consegna nel 2033 tutte con circa 2500 passeggeri).

Croce è sicuro: «Senza la capacità di accogliere supercontainer di ultima generazione saremmo tagliati fuori da una fetta determinante di mercato. Fetta che con la crisi di alcune economie nord europee come quella tedesca, che avrà incidenza sul sistema logistico, potrebbe essere più grande del previsto».

L'altra svolta

Ma prima di questa svolta è necessario affrontarne un'altra, forse è la più impegnativa e si chiama logistica. Anche questa non è una novità. **Giampaolo Botta** direttore generale di Spedito la definisce fondamentale: «Non possiamo fare l'errore di seguire l'evoluzione del naviglio a mare, anche con la diga, ma perdere in competitività a terra. I clienti fanno una valutazione attenta non solo della capacità del porto ma anche del servizio alle merci a terra. Nella valutazione dei tempi e dei costi un vettore può decidere di andare nei porti del Nord, Rotterdam e Am-

burgo, anche per merci che hanno destinazione in Italia. Questa, se vogliamo competere ad alti livelli, è una sfida che non possiamo perdere».

Mai come nei traffici portuali è vero il detto che il tempo è denaro. Logistica significa ovviamente opere infrastrutturali oltre a quelle nell'area propriamente portuale anche opere come il Terzo valico ferroviario (e la buona percorribilità delle autostrade). Ma è necessaria, dice Botta, «la coordinazione con la pubblica amministrazione, con servizi come quelli doganali che possono fare la differenza. Le dogane si sono automatizzate ma la presenza del funzionario non è sostituibile, invece c'è grave carenza di personale e soprattutto manca un vero piano nazionale su porti e aeroporti per quanto concerne i servizi pubblici».

Quanto agli andamenti del traffico gli operatori, in particolare gli spedizio-

nieri, segnalano un calo generale da ottobre più accentuato nell'export, un fatto inusuale perché in prossimità del Natale le merci tendono a correre di più ma, spiega Botta: «ormai tutto è molto anticipato quindi anche il movimento legato al Natale era in corso a settembre».

Non si può ignorare che il clima di incertezza generata dai conflitti e l'attesa per le elezioni americane abbia influito sulla situazione economica internazionale spingendo a una maggior prudenza negli investimenti e nel pianificare la produzione, senza contare la contrazione dei consumi e la crisi di comparti come l'automotive.

E adesso la vittoria di Trump lascia tutti in attesa della ricaduta dell'annunciata azione di Tariff Man sui dazi, anche verso l'Europa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA